



PERPIGNAN

Réponse de la liste « Pour Perpignan »

Menée par Romain Grau

Grille d'analyse à destination des candidats aux élections
municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2020

10 mars 2020

Questionnaire « transport, mobilité, logistique » à destination des candidats aux élections municipales et intercommunales

*Communes membres d'une intercommunalité dotée de la
compétence d'autorité organisatrice de la mobilité*

Le questionnaire qui suit s'adresse aux listes candidates aux élections municipales et intercommunales des 15 et 22 mars 2020 dans des communes intégrées au périmètre d'une autorité organisatrice de la mobilité intercommunale.

Les collectivités du bloc communal portent de très nombreuses compétences en matière de transport, mobilité et logistique

Les questions de transport, mobilité et logistique, constituent une part substantielle des politiques publiques territorialisées. Depuis la loi LOTI de 1982 et le développement des intercommunalités, elles n'ont cessé d'être précisées et renforcées. Au lendemain de l'adoption de la Loi d'orientation des mobilités adoptée le 24 décembre 2019, et dont les textes applicatifs sont encore en cours de préparation et de discussion, **l'objectif de ce questionnaire est d'identifier l'ensemble des responsabilités des collectivités du bloc communal qui appellent une décision politique, et peuvent faire l'objet d'un débat d'orientation.** C'est la raison pour laquelle le nombre des questions apparaît aussi important.

Huit grands enjeux pour le mandat 2020-2026

Pour faciliter leur compréhension et leur intégration dans un projet global de mobilité, chaque question est introduite par un court paragraphe en italique qui précise les enjeux et notions auxquels elle fait référence, ainsi que le cadre des compétences dans lesquelles elle s'inscrit.

- Le questionnaire commence par une question générale destinée à replacer les questions de transport, mobilité et logistique, dans une vision globale de l'aménagement du territoire, des modes de vie et des besoins d'accessibilité.
- Les deux parties qui suivent traitent des deux compétences principales qui sont à la disposition des collectivités du bloc communal pour l'organisation des mobilités sur leur territoire : les transports en commun et les politiques des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) d'une part, et d'autre part la gestion du réseau viaire, portée par les communes et/ou les intercommunalités selon les territoires.
- La partie quatre aborde également la voirie et les infrastructures de transport mais dans le cadre plus large de leur interface avec le cadre de vie des habitants du territoire.

- La partie cinq se concentre spécifiquement sur les politiques de stationnement, liées au pouvoir de police exercé par le maire ou le président de l'intercommunalité. Sont ensuite abordés en sixième partie les pôles d'échanges et les questions relatives à l'organisation de l'intermodalité, à l'intérieur du territoire comme pour les connexions avec les autres territoires.
- La partie sept traite des différentes infrastructures linéaires de transport.
- Les outils réglementaires d'une politique intégrant les enjeux logistiques, sur lesquelles les communes et les intercommunalités peuvent avoir un rôle d'encadrement et de coordination, sont traitées dans la huitième et dernière partie.

Un dossier documentaire est joint au questionnaire pour donner un aperçu des outils à disposition du bloc communal pour élaborer et mettre en œuvre des politiques locales de mobilité qui concrétisent une vision politique. Le dossier comporte une note sur la répartition des compétences de planification et d'organisation des mobilités et de gestion et de police de voirie, ainsi qu'une synthèse des principaux éléments de la nouvelle loi d'orientation des mobilités. Un glossaire rassemble les définitions des notions et outils les plus importants traités par la loi et les textes réglementaires.

Le conseil scientifique de TDIE vous invite à répondre librement à ce questionnaire, en choisissant les questions qui vous paraissent nécessiter une réponse compte tenu des enjeux et des défis de votre territoire auxquels vous souhaitez que votre projet apporte des réponses et des solutions. L'ensemble du questionnaire est résumé en deux pages ci-après (« questionnaire synthétique »).

NB : Certaines questions ne concernent que des territoires particuliers, que ce soit du fait de leurs caractéristiques géographiques ou en raison de leurs compétences.

Vous pouvez renvoyer votre questionnaire par mail à : secretariat@tdie.eu

Toute réponse reçue par TDIE sera publiée sur le site Internet de TDIE : www.tdie.eu

Questionnaire synthétique

1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie (questions 1.1 à 1.3 du questionnaire)

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie.

- Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?
- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ?
- Comment souhaitez-vous collaborer avec les différentes parties prenantes de mobilité (Région, usagers, employeurs...) pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?

2. Transports publics et services de mobilités (questions 2.1 à 2.8 du questionnaire)

L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM), une compétence des intercommunalités.

- Quels services de mobilité souhaitez-vous développer sur votre territoire ? Pour répondre à quels objectifs ?
- Quelles politiques et quels outils souhaitez-vous mettre en place afin de favoriser l'accessibilité pour tous les habitants ?

Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État.

- Selon vous, quels doivent-êre les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?

3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo (questions 3.1 à 3.7 du questionnaire)

Les politiques de gestion de la voirie visent à favoriser la mobilité des personnes tout en limitant les nuisances et les externalités négatives liées à son usage.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air (ZFE, autre...) ?
- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?
- Etes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules ?
- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?

4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie (questions 4.1 à 4.3 du questionnaire)

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité.

- Quelles mesures en faveur de la marche ou du cadre de vie en général souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire ?
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?

5. Politique de stationnement (questions 5.1 à 5.3 du questionnaire)

Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité.

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?

6. Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique (questions 6.1 à 6.6 du questionnaire)

Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport.

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?

Les mobilités non-urbaines ne sont pas de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité. Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.

- Êtes-vous favorable au développement de nouveaux services ferroviaires sur votre territoire (de type RER métropolitain par exemple) ?

7. Infrastructures (questions 7.1 à 7.5 du questionnaire)

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et de transports collectifs.

- Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance, de modernisation ou de création d'infrastructures sur votre territoire ?
- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ?

8. Logistique urbaine (questions 8.1 à 8.3 du questionnaire)

La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants.

- Quelle réglementation des véhicules, quelle réglementation des véhicules et quelle stratégie globale d'aménagement souhaitez-vous mettre en place pour la logistique urbaine sur votre territoire ?

Table des matières

1.	Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie.....	7
1.1.	Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie.....	7
1.2.	Coordination et dialogue avec les parties prenantes de la mobilité.....	9
1.3.	Plans de mobilité employeurs	10
2.	Transports publics et services de mobilités	11
2.1.	Evolution de l'offre de transports publics et de services de mobilités	11
2.2.	Ressort territorial, gouvernance et desserte du territoire.....	12
2.3.	Tarification des réseaux de transports publics.....	13
2.4.	Transport à la demande	13
2.5.	Accompagnement de services de covoiturage.....	14
2.6.	Services numériques multimodaux et mobilité servicielle.....	14
2.7.	Transition énergétique des bus et des flottes des collectivités	15
2.8.	Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite.....	15
3.	Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo.....	16
3.1.	Lutte contre la congestion et la pollution de l'air	16
3.2.	Politiques en faveur de la pratique du vélo	17
3.3.	Engins de déplacements personnels et services de free-floating	17
3.4.	Voies à occupation multiple	18
3.5.	Véhicules de transport avec chauffeur	18
3.6.	Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique.....	19
3.7.	Politiques en faveur du véhicule autonome	20
4.	Espace urbain, mobilités et cadre de vie.....	20
4.1.	Politique piétonne et partage de l'espace urbain	20
4.2.	Grands axes urbains	21
4.3.	Transport fluvial et usage des berges.....	21
5.	Politique de stationnement.....	21
5.1.	Politique générale et stationnement payant sur voirie	21
5.2.	Stationnement sur voirie des deux-roues motorisés	22
5.3.	Stationnement dans le parc privé	22

6.	Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique	23
6.1.	Intermodalité et parc-relais.....	23
6.2.	Mobilités pendulaires interurbaines	23
6.3.	Transports de longue distance par autocar et gares routières	23
6.4.	Cars de tourisme	24
6.5.	Autres projets de mobilité interurbaine et longue-distance.....	24
6.6.	Connexions aériennes	24
7.	Infrastructures.....	25
7.1.	État, entretien et modernisation des infrastructures	25
7.2.	Projets d'infrastructures routières.....	25
7.3.	Projets de transports en commun en site propre	25
7.4.	Gestion des chantiers d'infrastructures	26
7.5.	Expérimentations de nouvelles infrastructures	26
8.	Logistique urbaine.....	27
8.1.	Réglementation des véhicules.....	27
8.2.	Stationnement.....	28
8.3.	Politique immobilière et coopération inter-collectivités	28

1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

1.1. Aménagement du territoire, mobilités et modes de vie

Les politiques de mobilités s'inscrivent dans un contexte plus large d'aménagement du territoire et d'évolution des modes de vie. Les politiques du logement et d'urbanisme, la gestion de l'étalement urbain, la densification prioritaire autour des stations de transport collectif, la répartition des services publics, des lieux de travail, de commerce et de loisirs, ou encore les systèmes numériques impactent les besoins et la nature des mobilités. Par ailleurs, la connaissance des usages et des besoins de mobilités des habitants et des usagers d'un territoire, notamment au travers d'enquêtes ménage-déplacement, est importante pour définir des politiques publiques adaptées et efficaces.

- Quelle place donnez-vous à la mobilité dans le projet que vous portez et pour quels objectifs ?

La mobilité est au cœur de notre projet qui cherche à la fois à renforcer l'attractivité de la ville de Perpignan et sa communauté urbaine. La mobilité est un élément essentiel de l'action publique aujourd'hui : nous cherchons tous à être mobile. La mobilité est une condition essentielle de notre existence pour travailler, se former, se cultiver, se reposer... Malheureusement, aujourd'hui, et en dépit des progrès techniques réalisés, cette quête de mobilité peut être fortement contrariée voire niée : liaisons insuffisantes, temps de transport trop longs, coût du transport prohibitif, mauvaise desserte, absence de moyens, pollution, engorgement des axes... Il convient donc, dans un contexte de lutte contre le réchauffement climatique et d'adaptation aux conséquences induites, de repenser cette mobilité afin de commencer à mettre en place les infrastructures et la culture qui permettront de rendre effective cette aspiration légitime à la mobilité. La transition vers des mobilités plus douces et moins impactantes pour l'environnement implique des phases temporelles plus ou moins longues

Il conviendra, dans le respect des périmètres de compétence de chaque AOM, à la fois de renforcer, au point parfois de les repenser, les liaisons de la communauté urbaine avec le territoire national, l'Espagne (principalement la Catalogne) et le reste du monde. Cela impliquera d'associer notre voix à tous les acteurs compétents pour obtenir une nouvelle voie ferroviaire nous reliant à Montpellier et au reste du réseau ferré français, et des liaisons ferroviaires efficaces notamment en termes de fréquence et d'horaires avec la capitale régionale (Toulouse) la seconde métropole de la région Occitanie (Montpellier) porte vers le reste de la France et Barcelone. De surcroît, et toujours dans cet objectif d'une meilleure connexion de notre territoire aux liaisons nationales et internationales, il conviendra de renforcer le nombre de rotations depuis/vers l'aéroport de Perpignan. Au sein de la métropole Perpignan Méditerranée et de la ville cœur qu'est Perpignan, il conviendra d'adopter toutes les mesures idoines afin de favoriser le report modal de la voiture individuelle thermique vers des modes de déplacement doux. A cette fin, le réseau de bus urbain passera à la gratuité totale pour les habitants de Perpignan et de la Communauté urbaine afin de lever les freins économiques qui peuvent être aujourd'hui recensés dans sur notre territoire où un tiers de la population vit au-dessous du seuil de pauvreté. Ce même réseau repensé par ailleurs repensé afin de le resserrer autour de Perpignan et des villes immédiatement limitrophes dans lesquelles se concentre le trafic. Les fréquences seront augmentées, le nombre d'arrêts accru et la flotte de véhicules sera progressivement basculée vers des véhicules propres (BioGNV et/ou à hydrogène). Le transport en commun par bus doit devenir une alternative fiable et sérieuse pour les perpignans et les habitants de la petite couronne. Des parkings relais seront créés aux portes d'entrée de la ville de Perpignan, éventuellement avec des offres de service (nettoyage, petite réparation, livraison...) afin d'éviter que les personnes qui viennent encore

à Perpignan en voiture n'encombrent le centre-ville de leurs véhicules. Ces parkings seront reliés au centre urbain par des navettes gratuites aux rotations cadencées selon la fréquentation. En outre, des plateformes multimodales seront aménagées afin de permettre à tous les usagers des transports en commun (bus, train) d'envisager sereinement et sans rupture la seconde partie de leur parcours. Par ailleurs, un plan vélo sera initié afin d'en favoriser le recours comme mode de transport quotidien ; le réseau actuel, largement sous-dimensionné et peu conforme à une pratique sécurisée de la bicyclette, fera l'objet d'une revue d'ensemble avec les usagers (FUB, associations locales...) afin de corriger les discontinuités et points noirs. Des parkings sécurisés seront aménagés en nombre important devant tous les bâtiments publics, les écoles, les administrations, les lieux de pratiques sportives et culturels. Un maillage du territoire communal sera entrepris à travers une SCIC et éventuellement d'autres acteurs (par exemple, EBE du dispositif TZCLD, associations...) afin d'offrir un service de réparation et d'entretien des cycles. Un service efficient de location de vélo avec et sans assistance électrique sera déployé. En outre, des aménagements urbains seront entrepris (piétonisation de certaines rues, végétalisation, points d'eau, bancs, aires de repos...) pour favoriser le recours à la marche à pied pour les trajets de courte distance. Enfin, nous souhaitons participer à la conversion du parc automobile, en premier lieu, en créant des « Zones à Faible Emission » de CO2 dans la ville, en deuxième lieu, en convertissant peu à peu en hybride et électrique la flotte des véhicules communaux, en troisième et dernier lieu, enfin, en multipliant de manière conséquente les places de parking offrant des bornes de rechargement électrique (aujourd'hui quasi inexistantes).

Les collaborations avec les différentes parties prenantes sera constamment recherchée et sollicitée. La répartition des compétences entre les diverses AOM sur le territoire, la coordination des politiques publiques et des moyens qu'elles mettent déjà en œuvre est un impératif incontournable. De plus, il est essentiel que les usagers et les associations les représentant soient consultés et, dans la mesure du possible et de leurs attentes, associés le plus en amont possible à l'élaboration de la politique de transport et des schémas de déplacement. A cet égard, nous créerons, à côté de l' élu délégué de la compétence transports-mobilités un conseil consultatif composé d'enseignants-chercheurs spécialistes des questions de mobilités (laboratoire Art-DEV de l'Université de Perpignan), des usagers et de représentants du monde associatif qui sera consulté sur les dossiers identifiés et qui pourra être sollicités pour réfléchir aux questions émergentes en matière de mobilité.

- Comment évaluez-vous les différents besoins de mobilité sur votre territoire ? Les données disponibles sur les mobilités de votre territoire vous paraissent-elles suffisantes ?

Les besoins sont parfaitement décrits dans les nombreux documents qui ont aujourd'hui produits (par exemple PLUi-D et indirectement PCAET) ainsi que dans les enquêtes réalisées auprès de différents publics ou encore les rapports des diverses associations engagées dans le champ des mobilités. Le rapport annuel du délégué de transport en commun constitue aussi une source précieuse d'informations.

Ces besoins sont criants : la ville de Perpignan est engorgée par le trafic automobile, le transport en commun par bus est largement sous-exploité (environ 10 millions de voyageurs par an alors que des réseaux semblables dans des villes comparables en dénombre trois fois plus), les alternatives à la voiture ne constituent pas à ce jour une priorité. De surcroît, ces besoins ont, jusqu'à ce jour, fait l'objet de peu d'enquêtes véritablement fiables. Il nous appartiendra, en tout début de mandat, de solliciter des organismes compétents (associations d'usagers, enseignants-chercheurs de l'Université de

Perpignan, entreprises de transport en commun...) afin de cartographier précisément l'état réel des mobilités urbaines autour et dans Perpignan et, partant, de parfaitement répondre aux demandes des usagers.

- Quelles politiques publiques envisagez-vous de mobiliser pour agir sur les besoins de mobilité ? Comment intégrerez-vous les problématiques de mobilité lors de la conception de projets d'aménagements et de la délivrance des permis de construire ?

La politique des transports sera naturellement le fer de lance de notre programme en faveur des mobilités douces. Mais celle-ci est à elle seule insuffisante à satisfaire les besoins qui se font jour. Aussi, des actions mobilisant plusieurs politiques publiques seront nécessaires. Ainsi, la politique de la voirie sera associée notamment pour l'aménagement des pistes cyclables, des voies de bus en sites réservés, la reprise et la réfection de tous les trottoirs afin de permettre la marche à pied à tous les publics (PMR, poussettes, personnes âgées...). Les politiques d'aménagement urbain et des espaces verts seront également associées car favoriser les mobilités douces comme la marche à pied ou le vélo implique un cadre urbain accueillant (bancs, espaces verts, zones de repos, points d'eau...). En outre, la politique d'urbanisme sera pleinement impliquée en exigeant que les permis délivrés pour les nouvelles constructions intègrent des exigences nouvelles, par exemple, en termes de parking à vélos ou de places à bornes de rechargement pour les véhicules électriques. Dans la même veine, la généralisation d'arrêts de bus connectés suppose l'association de plusieurs politiques communales. Enfin, la politique de sécurité sera aussi mise à contribution puisque nous voulons, d'une part, sécuriser l'entrée des écoles et, d'autre part, offrir la possibilité aux enfants qui le souhaitent de se rendre à l'école en vélo ; dès lors, nous mettrons en place des vélo bus qui seront encadrés par les agents de la police municipale en charge de cette sécurisation des environnements scolaires ce qui contribuera, de surcroît, à créer une nouvelle relation entre les habitants et sa police.

1.2. Coordination et dialogue avec les parties prenantes de la mobilité

La Région est chef de file de la mobilité et coordonne notamment les fonctions relatives à la tarification, l'intermodalité, la billettique ou l'information multimodale.

- Comment souhaitez-vous collaborer avec la Région pour la mise en place des politiques locales de mobilité ?

La refonte de la politique des mobilités à Perpignan et dans son agglomération ne pourra se faire de manière efficace que si une collaboration étroite est enfin nouée avec la Région. Les mobilités doivent se penser dans un continuum qui permette de rechercher le plus haut degré de fluidité et d'efficacité dans la combinaison des divers modes de mobilités. Aussi, les contacts aussi fréquents que nécessaires qu'il conviendra d'avoir avec la Région devront permettre, à la fois, de parfaitement mailler le territoire en termes d'infrastructures et d'assurer une meilleure coordination des divers modes de transports. L'idée axiale est d'assurer le meilleur service aux usagers.

La Loi d'orientation des mobilités (LOM) prévoit la création d'un Comité de partenaires associant « a minima des représentants des employeurs et des associations d'usagers ou d'habitants », et qui est consulté « au moins une fois par an et avant toute évolution substantielle de l'offre de mobilité », ainsi que « avant toute instauration ou évolution du taux du versement destiné au financement des services de mobilité et avant l'adoption du document de planification ». Le Comité de partenaires a aussi pour objet d'assurer le suivi du contrat opérationnel de mobilité fixé avec la Région et la ou les AOM du bassin de mobilité.

- Quelle place souhaitez-vous donner au Comité de partenaires dans la définition des orientations en matière de mobilités pour votre territoire ?

Le Comité des partenaires sera un précieux atout dans la définition des besoins à satisfaire et la détermination des moyens et actions pour parvenir à structurer une offre de transports et de mobilités qui répondent aux attentes des habitants. Une fois constitué, il conviendra de le faire vivre en le sollicitant et le consultant aussi souvent que nécessaire.

En sus, nous créerons, à côté de l'élu délégataire de la compétence transports-mobilités, un conseil consultatif composé d'enseignants-chercheurs spécialistes des questions de mobilités (laboratoire Art-DEV de l'Université de Perpignan), des usagers et de représentants du monde associatif qui sera consulté sur les dossiers identifiés et qui pourra être sollicités pour réfléchir aux questions émergentes en matière de mobilité.

La loi n'impose aucune forme particulière de concertation des usagers et de leurs associations dans le suivi de l'exécution et de la qualité des services des transports collectifs ou des services de mobilité.

- Comment souhaitez-vous associer les usagers à l'évaluation régulière de la qualité de service des transports collectifs et des services de mobilité ?

Il ne saurait, à l'époque actuelle, exister d'efficaces politiques publiques, dans quelque secteur que ce soit, sans qu'existe un outil d'évaluation. Cet outil, qui s'appuiera sur des indicateurs clés en matière de mobilités (nombre de passagers dans les bus, enquête de satisfaction des clients, plateforme de recueil des doléances des usagers, degré de satisfaction dans la prise en compte de celles-ci, perception du calendrier prévisionnel d'avancement des chantiers...) qui seront rendus publics, permettra d'identifier les avancées, les éléments de satisfaction, les encouragements mais aussi les freins et les pierres d'achoppement dans l'évolution de la réalisation des projets. Il pourra être utilement versé dans le système de pilotage de la politique de transformation des mobilités.

1.3. Plans de mobilité employeurs

Le Plan de mobilité employeur (PDME), anciennement appelé plan de déplacement entreprise, est un ensemble de mesures qui vise à optimiser et augmenter l'efficacité des déplacements des salariés d'une entreprise, pour diminuer les émissions polluantes et réduire le trafic routier. Avec la loi d'orientation des mobilités, il devient obligatoire pour tous les établissements regroupant plus de 50 salariés sur un même site et situés dans le périmètre d'un Plan de mobilité (PDM) établi par une autorité organisatrice de la mobilité. La loi met aussi en place un forfait mobilité durable qui offre la possibilité aux chefs d'entreprise de payer les trajets en vélo, en covoiturage ou autres véhicules partagés de leurs salariés, à hauteur de 400 euros exonérés de charges sociales et fiscales.

- Comment envisagez-vous d'insérer les dispositions des plans de mobilité mis en œuvre par les entreprises dans l'organisation générale des mobilités dans votre territoire ?

Le souhait d'associer les entreprises relevant du bassin d'emploi de la ville de Perpignan et de son agglomération est très tôt apparu dans les réflexions relatives aux mobilités qui ont été menées en amont de l'élaboration de notre programme. L'idée est d'aller à la rencontre des entreprises, publiques (mairie, communauté urbaine, administrations publiques) comme privées, afin d'effectuer avec elles un travail de recensement des besoins de mobilités de leurs salariés (bassins de résidence des salariés, modes de déplacement, transports existants sur le trajet domicile-travail...). Ce travail effectué, il conviendra d'imaginer quelle(s) offre(s) de déplacement plus doux pourrai(ent) être proposés aux

salariés. Un premier travail a, au demeurant, commencé à être réalisé avec le CH de Perpignan. Plusieurs rencontres avec le service RH de cet établissement qui est le premier employeur de l'agglomération a permis de mettre à jour une utilisation massive de la voiture individuelle, par des personnes seules, aux rémunérations souvent modestes et qui rencontrent quotidiennement des problèmes de stationnement. Une cartographie des bassins de résidence des personnels du CH a permis d'identifier un certain nombre de zones de concentration. Avec le service RH nous avons commencé à imaginer une offre de transport en commun par bus au profit de ces salariés en tenant compte des horaires spécifiques d'embauche et de débauche de ceux-ci ainsi que de leurs contraintes en termes de localisation des arrêts de bus. Il y a là, un gisement très important d'alternative à la voiture individuelle.

2. Transports publics et services de mobilités

L'organisation de la mobilité relève de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM). Dans certains territoires, c'est l'intercommunalité (métropole, communauté urbaine, communauté d'agglomération ou communauté de communes) qui est AOM et qui exerce directement la compétence mobilité. Le renouvellement de la gouvernance se fait donc à l'occasion du renouvellement du conseil intercommunal. Dans d'autres territoires, la compétence mobilité est exercée par un syndicat mixte et le renouvellement de la gouvernance dépend des règles de fonctionnement spécifiques au syndicat. Le cas de l'Île-de-France est particulier dans la mesure où Ile-de-France mobilités, l'autorité organisatrice, dépend principalement de la Région.

2.1. Evolution de l'offre de transports publics et de services de mobilités

Le report modal vers des alternatives à la voiture individuelle est un enjeu important de la politique de mobilité quotidienne d'un territoire.

- Quels objectifs de part modale souhaitez-vous définir pour les différents modes sur votre territoire ? Pour répondre à quels enjeux ?

Nous rechercherons la part modale la plus importante afin de véritablement offrir une alternative à la voiture individuelle. Les enjeux sont multiples : désengorger la ville de Perpignan (30 000 véhicules jour sur certains axes avec une part de transit pouvant aller jusqu'à 30 %), réduire la pollution de l'air (moins d'émission de CO2 et autres particules) ainsi que la pollution visuelle (notamment due au stationnement de surface encombrant), restituer du pouvoir d'achat aux perpignanais dont le niveau de vie est faible, faciliter les trajets du quotidien, apaiser les mobilités et la vie en ville, ramener vers le centre-ville de populations qui l'ont déserté compte tenu de la difficulté de s'y déplacer et de s'y garer, améliorer la santé des habitants (tant ceux qui ont à souffrir passivement des émissions de CO2 que ceux qui opteront progressivement pour des mobilités actives rendues possibles).

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour atteindre ces objectifs ?

La stratégie est simple : rendre possible ce qui ne l'est pas aujourd'hui faute de volonté véritable. Tous les moyens (infrastructures nouvelles ou revues, aide financière, communication, éducation par l'exemple – permettre aux employés municipaux appelés à se déplacer pendant leur temps de travail de le faire à vélo ou à pied -).

- En particulier, souhaitez-vous développer les offres de mobilités existantes ou de nouvelles offres de mobilité en alternative à la voiture individuelle ? De quels types ?

Il s'agira de rendre efficace les modes de transport existant : le bus, le vélo, la marche à pied au niveau communal et de l'agglomération, le bus et le train au niveau du département et de la région. Nous envisageons cependant de créer de nouvelles structures : deux lignes de bus en voies réservées suivant les axes Nord-Sud et Est-Ouest de la ville, création de véritables pistes cyclables, de parkings-relais et de parkings vélos sécurisés, revu et restauration des trottoirs, création de nouvelles zones piétonnes, un aménagement urbain pensé en fonction de la marche à pied.

2.2. Ressort territorial, gouvernance et desserte du territoire

On observe une dissociation croissante entre lieux de résidence et lieux de travail, et un allongement des déplacements. La moitié des actifs résident à plus de 15 kilomètres de leur lieu de travail. En parallèle, les intercommunalités ont tendance à s'agrandir par regroupement, et certaines intercommunalités choisissent d'exercer leur compétence mobilité au sein d'un syndicat mixte au ressort territorial élargi. Les autorités organisatrices de la mobilité peuvent alors être confrontées à la problématique de la desserte de territoires peu denses, éloignés ou enclavés.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place pour répondre aux besoins de desserte des territoires périphériques, peu denses, éloignés ou enclavés ? En particulier, quelle gouvernance envisagez-vous, et pour le développement de quelles offres ?

La problématique est réelle dans l'agglomération de Perpignan Méditerranée. En particulier, l'offre de bus dans le cadre du réseau urbain est absolument inefficace pour les habitants des communes les plus reculées et/ou les zones les moins denses de son territoire. Dans le cadre de la refonte du réseau, nous poserons la question de la pertinence du maintien de lignes de bus qui ne sont absolument pas fréquentées et qui coûtent très chères notamment du fait qu'elles contribuent à augmenter sensiblement le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules qui, dès lors, vieillissent plus rapidement et appellent un renouvellement plus fréquents. Il conviendra alors, sur la base d'enquêtes précises de fréquentation et en concertation avec les élus des communes considérées, d'envisager des solutions alternatives qui pourront prendre appui soit sur des offres privées (covoiturage, taxis collectifs, taxis à la demande...) soit sur des offres publiques (réseau de bus régional – actuellement les lignes urbaines et régionales se concurrencent sur certains trajets -, étoile ferroviaire départemental avec des actions coordonnées à mener en faveur de la réouverture de certaines lignes de voyageurs et la création de certains arrêts de train).

Deux régimes principaux gouvernent les transports publics urbains en France : la régie, où l'autorité organisatrice de la mobilité fournit elle-même le service de transport, et la Délégation de service public (DSP), où, suite à une mise en concurrence préalable, une entreprise de transports est sélectionnée pour opérer le service pendant une durée déterminée.

- Êtes-vous satisfait du régime de gouvernance et de l'organisation du réseau de transports publics de votre territoire ? Souhaitez-vous proposer des évolutions ? Si oui, lesquelles ?

Le mode DSP qui est actuellement celui qui a été adopté dans l'agglomération de Perpignan ne donne pas pleine satisfaction notamment du fait d'une incompréhension du mode de fonctionnement d'une DSP par les élus qui sont actuellement en fonction. Nous sommes en faveur du maintien de ce régime mais dans une approche radicalement renouvelée des relations entre le délégataire et l'AOM. Deux points mériteront particulièrement d'être suivis : l'élaboration d'un cahier des charges extrêmement précis répondant parfaitement aux objectifs de mobilités par bus que nous souhaitons mettre en œuvre (ce qui nécessitera une phase préalable de dialogue) et, d'autre part, un *reporting* fréquent et

rigoureux de la part du délégataire. En revanche, il est extrêmement important que les élus ne confondent pas une délégation et une régie.

2.3. Tarification des réseaux de transports publics

Le financement des transports collectifs repose sur un équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et concours des collectivités et de l'État. Hors Île-de-France, le prix payé par les usagers des transports en commun représente en moyenne 17 % des dépenses de fonctionnement et d'investissement des réseaux de transport collectif, le versement mobilité 47 % et les collectivités locales et l'État 36 %¹. L'équilibre entre recettes tarifaires, versement mobilité et contributions budgétaires ainsi que leur volume total varie fortement d'un réseau à un autre ; il résulte d'un choix politique et impacte la capacité de la collectivité à développer l'offre de transports en commun.

- Selon vous, quels doivent-être les objectifs de la politique de tarification et dans quelle stratégie globale doit-elle s'inscrire ?

La politique de tarification doit poursuivre un objectif très simple : permettre à ceux qui n'ont d'autres choix que d'emprunter les transports en commune de pouvoir effectivement le faire (trop d'habitants nécessaires de Perpignan y renoncent ou fraudent) et offrir à ceux qui jouissent d'autres moyens de transport (la voiture en particulier) de bénéficier d'un point de comparaison qui les interpelle quant à l'opportunité ou non de ne pas prendre le bus.

- Envisagez-vous une évolution de la tarification des transports publics de votre réseau ? Si oui, laquelle et pourquoi ?

A l'instar d'autres villes (Dunkerque, Châteauroux, Niort...) et pays (Le Luxembourg), nous sommes en faveur de la gratuité du bus pour les usagers.

- Connaissez-vous le taux du versement mobilité de votre collectivité ? Envisagez-vous de le faire évoluer ?

En 2018, le résultat total du délégataire de transport en commun de la Communauté urbaine s'élevait à 33 millions d'euros dont 27,784 millions d'euros au titre de la contribution forfaitaire versée par la Communauté urbaine, soit 81,81 %.

- Envisagez-vous de faire évoluer la contribution de votre collectivité au financement des transports publics ?

Nécessairement puisque nous instaurerons la gratuité du bus. Le manque à gagner pour le délégataire (absence de billetterie) sera compensé par la Communauté Urbaine.

2.4. Transport à la demande

Le transport à la demande constitue un service de mobilité assuré par des véhicules qui ne suivent pas des itinéraires fixes mais adaptent leurs itinéraires et horaires en fonction des réservations faites par les utilisateurs de ce service. Il est souvent mis en place pour la desserte de territoires peu denses ou pour répondre aux besoins des personnes à mobilité réduite.

¹ Source : Gart d'après l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM, CEREMA, GART, UTP) sur les données 2017, sur 185 réseaux.

- Pensez-vous que le transport à la demande constitue une solution de mobilité adaptée aux enjeux de votre territoire ? Pour répondre à quels besoins ?

Le transport à la demande existe déjà dans l'agglomération de Perpignan Méditerranée. C'est un mode de transport apprécié dans les zones non desservies par le réseau urbain faute d'une densité suffisante. Certains dévoiements peuvent cependant être observés. Il conviendra de le maintenir mais peut-être dans une perspective de mise en liaison des zones blanches avec le réseau urbain. Un traitement particulier doit cependant être réservé aux personnes à mobilité réduite (handicapés, personnes âgées).

2.5. Accompagnement de services de covoiturage

Parmi les nouvelles pratiques de mobilités, le covoiturage présente de nombreux avantages : souplesse, faible coût, impact environnemental réduit, La Loi d'orientations des mobilités confère aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité d'établir un schéma de développement des aires de covoiturage, le droit de subventionner les conducteurs et le pouvoir d'organiser un service de covoiturage. Certaines collectivités ont déjà mis en œuvre des mesures en faveur du covoiturage sur leur territoire.

- Pensez-vous que le covoiturage constitue une solution de mobilité adaptée aux défis de votre territoire ?

Le covoiturage est actuellement peu sollicité sur le territoire de Perpignan Méditerranée. Assez paradoxalement, les aires de covoiturage sauvages fonctionnent mieux, sont davantage fréquentées que celles qui ont été organisées à l'initiative de la Communauté Urbaine. Compte tenu de la proximité de grands axes routiers structurant le territoire (A9) et des axes routiers secondaires permettant à nombre de personnes de gagner quotidiennement Perpignan et son agglomération afin d'y travailler, d'y étudier, de s'y soigner ou encore de s'y divertir, le covoiturage peut, sur certains d'entre eux, présenter une solution idoine.

- Souhaitez-vous accompagner ou poursuivre son développement ? Avec quels leviers (subventions, parkings, voies dédiées...) ? Pour quels objectifs ?

Nous souhaitons effectivement accompagner le développement du recours au covoiturage d'une part, en multipliant les aires où celui-ci peut être pratiqué et, d'autre part, en menant des actions concertées avec les employeurs afin de les mobiliser sur cette question. L'objectif est naturellement de contribuer à baisser substantiellement le nombre de véhicules occupés par une seule personne entrant dans Perpignan et son agglomération.

2.6. Services numériques multimodaux et mobilité servicielle

Les services numériques sur smartphone prennent de plus en plus d'importance dans l'organisation des mobilités au niveau individuel et collectif. Selon l'Observatoire de la mobilité de l'UTP (Union des transports publics, 2019), 44 % des utilisateurs des transports publics utilisent une application pour les accompagner dans leurs trajets – principalement pour la recherche d'itinéraires et, dans une moindre mesure, pour l'achat et la validation de titres de transport – et 65% seraient intéressés par une application. Ils plébiscitent les collectivités locales pour superviser et développer des services numériques d'accès aux informations concernant leurs transports, ainsi que pour intégrer les différentes solutions de déplacement en une application unique. Par ailleurs, l'article 28 de la LOM

confie aux autorités organisatrices de la mobilité la responsabilité de mettre en place un service d'information multimodal qui permet la vente de services de mobilité, de stationnement ou de services fournis par une centrale de réservation.

- Quelle sera votre stratégie pour déployer des outils d'information notamment numériques pour favoriser l'accès à la mobilité sur votre territoire ?

Nous nous sommes engagés à développer des applications numériques dédiées au transport par bus mais aussi par vélo afin que les usagers puissent obtenir un temps réel le plus grand nombre d'informations leur permettant d'organiser leur mobilité. De même nous veillerons, en matière covoiturage, à inciter les usagers à recourir à de telles applications. Cet outil sera aussi un moyen pour les usagers de faire remonter des informations du terrain sur l'état du réseau, les obstacles rencontrés, les améliorations à y apporter.

2.7. Transition énergétique des bus et des flottes des collectivités

Suivant la motorisation des véhicules, les transports en commun participent aussi à l'émission de polluants.

- Souhaitez-vous engager ou accélérer le renouvellement des véhicules de transport public vers une flotte moins émettrice ? Quels types de motorisation privilégieriez-vous, et dans quels délais envisagez-vous les évolutions de la flotte de véhicules ?

Nous souhaitons, sur la durée du mandat, renouveler au moins la moitié de la flotte des véhicules de transport public ainsi que ceux de la mairie et de l'agglomération afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour les bus, deux pistes sont encore à l'étude : le bioGNV et l'hydrogène. Pour les autres véhicules, de l'électrique.

L'article 76 de la LOM établit le taux minimum de véhicules à faibles et très faibles émissions dans les renouvellements de flotte des collectivités et de leurs groupements : 20 % de véhicules à faible émissions à la promulgation de la loi, 30 % au 1^{er} juillet 2021, puis 37,4 % de véhicules à très faibles émissions au 1^{er} janvier 2026.

- Quelle est votre stratégie pour la transition énergétique de la flotte de véhicules de votre collectivité ?

Au moins respecter les taux minimum fixés par la loi dans un premier en se fixant pour objectif de dépasser ces taux dans le dernier tiers du mandat.

2.8. Accessibilité des personnes handicapées et à mobilité réduite

L'article 19 de la Loi d'orientation des mobilités prévoit la mise en place obligatoire par les autorités organisatrices de la mobilité de mesures particulières en faveur des personnes handicapées ou dont la mobilité est réduite (moyens de communication, infrastructures, formation du personnel, tarification).

- Quels projets souhaitez-vous mettre en place pour améliorer l'accessibilité et la mobilité des personnes handicapées et à mobilité réduite sur votre territoire ?

Cette question de la mobilité des PMR est cruciale et a été trop longtemps délaissée. Pour assurer à ces personnes une mobilité satisfaisante nous engagerons les actions suivantes : revue et réfection de tous les trottoirs de Perpignan afin que les trottoirs soient en bons état et que l'accès à la chaussée pour les traverser soient aisés. Sonorisation des feux tricolores et installation systématique de bandes

rugueuses aux passages piétons. Adaptation des bordures de trottoirs pour que les arrêts de bus permettent aux PMR d'accéder effectivement aux bus. Sensibilisation des personnels de la voirie à la problématique de la mobilité des PMR.

3. Usages de la voirie, véhicules individuels et vélo

Les politiques de gestion de la voirie et de l'espace public répondent le plus souvent à plusieurs objectifs complémentaires : limiter les nuisances liées à la circulation motorisée urbaine, libérer l'espace urbain au profit d'autres usages, et contribuer à l'optimisation de l'usage du parc automobile (taux d'occupation des véhicules, rotation du stationnement) en vue d'accélérer la transition énergétique et climatique de la mobilité.

3.1. Lutte contre la congestion et la pollution de l'air

La part modale de la voiture est de 80 % pour les déplacements quotidiens. Outre la congestion routière, les véhicules motorisés sont la principale source de pollution de l'air qui serait responsable de 48 000 décès prématurés chaque année en France². Les Zones à faibles émissions (ZFE, ex-Zones à circulation restreinte, ZCR) constituent le principal outil apporté par la LOM sur ce sujet. Elle les rend obligatoire pour un certain nombre de territoires, en fonction de la qualité de l'air mesurée. 15 territoires se sont engagés dès 2018 auprès du ministère de la Transition écologique et solidaire (MTES) pour mettre en place des ZFE, et l'Ademe accompagnera 19 territoires à la mise en place d'une ZFE.

- Quelle stratégie souhaitez-vous mettre en place sur votre territoire pour lutter contre la congestion et la pollution de l'air ?

La stratégie envisagée consiste à réduire le nombre de véhicules entrant et circulant dans la ville de Perpignan. Les moyens sollicités pour y parvenir sont, pêle-mêle, la gratuité du bis, l'initiation d'un plan vélo, l'incitation du recours à la marche à pied, la multiplication substantielle du nombre de places de parking à borne de rechargement électrique, la création de ZFE en centre-ville et dans les quartiers (notamment autour des écoles et des commerces), la réduction de la vitesse des véhicules en ville, le renouvellement des flottes de véhicules publics au profit de véhicules propres, la création de parkings-relais reliés à la ville par des navettes propres.

- Souhaitez-vous la mise en place d'une ZFE ou un autre dispositif similaire (péage urbain, péage inversé, ...) ? Sur quel périmètre ? Avec des restrictions pour quels types de véhicules ? À quel horizon de temps ?
- Quels dispositifs de contrôle envisagez-vous de déployer pour ces dispositifs (contrôles automatiques, contrôles de police classiques, ...) ?

Nous souhaitons mettre en place plusieurs ZFE : une vaste en centre-ville et plusieurs de portée plus réduites dans les quartiers de la ville. L'idée, sur la durée du mandat, serait de n'accepter dans ces zones que des véhicules bénéficiant de la vignette Crit'air 1. Des panneaux annonceraient la restriction d'accès et la police verbaliserait les contrevenants.

² Impacts sanitaires de la pollution de l'air en France : nouvelles données et perspectives, Santé publique France, 2016

3.2. Politiques en faveur de la pratique du vélo

Le vélo est un mode de déplacement entièrement décarboné et adapté à la plupart des déplacements du quotidien, notamment en zone urbaine. En France, son usage avait fortement baissé dans les années 60, mais est reparti à la hausse depuis quelques décennies, avec une réelle explosion ces dernières années. En outre, le Plan vélo national, doté d'un budget de 350 millions d'euros, a l'ambitionne de faire passer la part modale du vélo à 9 % en 2024 (3 % actuellement).

- Quels objectifs avez-vous pour la pratique du vélo sur votre territoire ?
- Quels moyens souhaitez-vous mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs (élaboration d'un document de planification pour le vélo à l'échelle du territoire, nouveaux aménagements, équipements et services dédiés aux cyclistes de type stationnement vélo, vélos en libre-service, location, aide à l'achat...)?

Notre volonté est de porter la part modale du vélo au seuil fixé par la loi dans la durée du mandat. Le territoire et le climat de Perpignan s'y prêtent particulièrement. En revanche, la voirie existante pose de nombreux problèmes.

Tous les moyens seront mobilisés pour y parvenir : création de véritables pistes cyclables, multiplication des zones partagées, multiplication drastique des parkings sécurisés en surface comme en souterrain, multiplication des lieux de réparation et d'entretien des vélos, offre de vélos pour les déplacements professionnels des employés municipaux, vélo bus encadrés par les policiers municipaux pour les écoliers, initiation à la pratique du vélo et sensibilisation à la prévention routière pour les écoliers, possibilité offerte d'emmener un certain nombre de vélos dans les bus, multiplication des plateformes multimodales où pourront être loués des vélos avec ou sans assistance électrique, location de longue durée avec option d'achat de vélos électriques.

3.3. Engins de déplacements personnels et services de free-floating

L'usage d'Engins de déplacements personnels, éventuellement motorisés (EDPM), comme la trottinette, la trottinette électrique ou le gyropode a fortement augmenté au cours des dernières années. La LOM les intègre au Code de la route.

- Comment souhaitez-vous organiser le partage de la voirie et de l'espace public entre les EDPM et les autres modes de déplacements (voitures, vélos, piétons...)?

Il existe entre certains de ces nouveaux EDPM (notamment les trottinettes) et les piétons un conflit de mobilité. De surcroît, les expériences de free-floating ont démontré une occupation anarchique et souvent délictueuse des engins offerts à la location. C'est la raison pour laquelle nous ne sommes pas en faveur du développement d'une telle offre sur le territoire communal de la ville de Perpignan s'agissant des trottinettes électriques. Pour les particuliers qui souhaitent s'équiper à titre privé, ils seront sensibilisés à l'existence d'une réglementation encore naissante mais nécessaire et invités à s'y conformer sous peine de sanction (notamment en termes de vitesse et de comportement).

Il en va tout à fait différemment pour les flottes de vélos proposés à la location partagée.

Le terme de free-floating, parfois traduit par « flotte libre », désigne les services de mobilité partagée qui déploient une flotte de véhicules individuels (trottinettes, vélos, scooters ou voitures) dans l'espace urbain et permettent aux usagers de les louer pour une courte durée, et de les déposer là où ils le souhaitent. Ces services posent plusieurs défis : partage de l'espace, adaptation du Code de la route,

concurrence aux autres modes, durabilité économique et environnementale, partage des données, accessibilité économique et spatiale notamment. La LOM pose le principe de la régulation par l'établissement de chartes entre les autorités et les opérateurs.

- Comment évaluez-vous l'impact du free-floating sur votre territoire ? Comment souhaitez-vous le voir évoluer ?
- Comment souhaitez-vous utiliser les outils fournis par la LOM sur votre territoire pour encadrer le free-floating ? Souhaitez-vous mettre en place des outils de régulation spécifiques (chartes, redevance, interdiction, limitation du nombre d'engins déployés...) ?

Comme déjà indiqué précédemment, nous ne sommes pas à ce jour enclins à favoriser le free-floating concernant les trottinettes sur le territoire de la commune de Perpignan ; notre objectif sera, dans un premier temps du moins, à décourager toute nouvelle installation si besoin est par l'instauration d'une redevance pour occupation du domaine public. Si, dans le temps du mandat, cette position devait évoluer, notamment parce qu'une demande forte viendrait à s'exprimer ou encore suite au constat d'une plus grande maturité des usagers, nous utiliserions les outils offerts par la loi LOM pour en encadrer la pratique.

En revanche, nous sommes en faveur d'un usage partagé du vélo qui, nécessitant un effort, ne conduit à produire les mêmes effets collatéraux négatifs dans l'occupation de l'espace urbain. Les utilisateurs seront systématiquement informés de la nécessité de respecter scrupuleusement le code de la route, le partage de l'espace public et les zones de remises des vélos après leur usage régulier.

3.4. Voies à occupation multiple

Avec la LOM, il est confié au maire le droit de réserver, par arrêté, certaines voies à certains véhicules, et notamment à ceux transportant plusieurs passagers (covoiturage). Le but est de lutter contre l'autosolisme. Plusieurs pays disposent déjà de systèmes de ce type, ou ont intégré des tarifications incitatives dans des péages urbains.

- Etes-vous favorable à la création de voies réservées à certains véhicules sur la voirie de votre territoire ? Sur quels types de voies ? Pour quels véhicules ?

Sans y être opposés, la question n'a à ce jour jamais été envisagée.

- Avec quels outils envisagez-vous d'améliorer le respect des règles de circulation dans les voies réservées et les couloirs bus ?

3.5. Véhicules de transport avec chauffeur

- Comment évaluez-vous l'impact des activités de Véhicules de transports avec chauffeur (VTC) sur votre territoire ? Souhaitez-vous encadrer ces activités ? Pour quels objectifs et selon quelles modalités ?

Le centre-ville de Perpignan est, tous les matins des jours ouvrés de la semaine, le théâtre d'un ballet de véhicules de livraison de plus ou moins gros volumes qui ont bien du mal à trouver de la place pour se garer dans nombre des rues étroites, l'ensemble créant du stress pour les chauffeurs-livreurs comme pour les autres usagers du domaine public (piétons avant tout et automobilistes).

Aussi, nous avons initié une réflexion relative à ce qui est aujourd'hui communément désigné comme « la problématique du dernier kilomètre ». Nous avons ainsi pu identifier trois zones, très proches du

centre-ville ou encore une zone unique un peu plus excentrée qui pourraient idéalement servir de lieux privilégiés de déchargement des cargaisons à destination des commerçants du centre-ville qui seraient ravitaillés par des flottes de véhicules propres et plus légers tels des camionnettes électriques ou encore des vélos-cargo.

3.6. Déploiement de bornes de recharge pour le véhicule électrique

Avec l'entrée en vigueur en 2021 de la nouvelle norme pour les ventes de véhicules neufs de 95gCO₂/km en moyenne, la pression pour l'électrification des véhicules s'intensifie. À cela s'ajoute des préoccupations toujours plus grandes pour la qualité de l'air des zones denses, fortement liée à la motorisation des véhicules. La LOM donne aux EPCI qui ont la compétence énergie la capacité d'élaborer un schéma directeur de développement des infrastructures de recharge.

- Quels objectifs avez-vous pour l'électromobilité et la mobilité décarbonée en général sur votre territoire ?
- Envisagez-vous de participer au déploiement de bornes de recharge pour véhicules électriques sur la voirie communale lors du mandat à venir ? Selon quelles modalités (financement, autre) ?
- Envisagez-vous le déploiement de stations d'avitaillement pour d'autres énergies (hydrogène, GNV...) ?

Nous envisageons effectivement le déploiement de bornes de rechargement des véhicules électriques à la fois sur le domaine public (au moyen de places de parking réservées offertes en plus grand nombre qu'actuellement) afin de proposer une véritable alternative de report d'énergie aux perpignanais qui désireront changer leur véhicule (la tendance existe déjà mais faute de bornes il est difficile de recharger son véhicule à Perpignan) ainsi que sur les parkings-relais que nous déploierons aux points cardinaux d'entrée de notre ville. Nous favoriserons l'installation des mêmes dispositifs dans les parkings privés (souterrains en concession et/ou délégation ainsi que dans les constructions neuves d'ensembles immobiliers). L'idée sous-jacente est d'offrir une infrastructure qui permette aux perpignanais et à ceux qui viennent en voiture dans notre ville de pouvoir opter sans difficultés pour des voitures électriques à pile. L'installation de stations d'avitaillement pour des voitures roulant à l'hydrogène a été envisagée mais n'a pas encore été retenue comme une option ; nous attendons d'avoir de plus amples précisions sur la faisabilité de cette technique prometteuse. Relevons cependant que nous envisageons très sérieusement à ce stade de demander au futur délégataire des transports en commun de s'équiper d'une telle station afin de pouvoir équiper sa flotte de bus à hydrogène.

Pour finir, il y a lieu de préciser qu'actuellement les deux bornes de rechargement qui sont installées sur le territoire de la commune offrent un rechargement gratuit ; l'aspect symbolique du dispositif expliquant probablement la mesure. Le déploiement à grande échelle d'un réseau de bornes de rechargement entraînera nécessairement une réflexion sur la gratuité ou le caractère payant de l'électricité servant à recharger des véhicules automobiles. Une facturation de celle-ci est loin d'être inconcevable d'autant qu'une partie de cette énergie peut être produite localement et provenir de dispositifs renouvelables (éolien et solaire notamment).

3.7. Politiques en faveur du véhicule autonome

La Loi d'orientation des mobilités va permettre de favoriser l'expérimentation de véhicules autonomes, y compris en voie ouverte. Plusieurs territoires contribuent déjà à la mise en œuvre de dispositifs expérimentaux.

- Souhaitez-vous que votre territoire accueille des services de mobilité organisés avec des véhicules autonomes ? Pour quels types de service ?

Pour l'heure nous ne le souhaitons pas. Le dispositif est encore par trop au stade expérimental. Les nouvelles dispositions contenues dans la loi LOM devrait permettre que cette technologie parvienne à maturité. Nous reconsidérerons alors notre position si un besoins se faisait réellement sentir.

4. Espace urbain, mobilités et cadre de vie

4.1. Politique piétonne et partage de l'espace urbain

L'espace urbain est un espace contraint où se déploient de multiples activités. Son partage entre différentes activités urbaines et entre les différents modes de déplacement constitue le principal moyen de régulation de la mobilité. Les « zones 30 » ou les « zones de rencontre » font partie des dispositifs règlementaires pour faire mieux cohabiter différents usagers de ces espaces.

- Souhaitez-vous faire évoluer le partage de l'espace urbain de votre territoire ? Avec quels types d'aménagements ou quelles mesures ?
- En particulier, quelle place devrait avoir le véhicule individuel sur votre territoire selon vous ?
- Envisagez-vous la piétonisation de certaines voies ou sites, de manière temporaire ou permanente ? Souhaitez-vous définir un plan pour les piétons sur votre territoire ?

La possession et l'usage d'une voiture individuelle est très fortement ancré dans l'esprit des perpignanais. Néanmoins, une tendance se dessine depuis ces toutes dernières années qui tend à montrer que, à l'instar du reste de la population française, les perpignanais sont prêts à évoluer quant à cette relation. L'idée de restreindre la place de la voiture dans l'espace urbain est de plus en plus partagée. Prenant acte de cet évolution et convaincus que d'autres mobilités que celles impliquant l'usage d'une voiture individuelle doivent aujourd'hui être proposées dans la perspective de la lutte contre le changement climatique, d'une part, et la restauration d'un espace urbain apaisé, d'autre part, nous nous sommes engagés durant cette campagne à repenser cet espace autour des mobilités douces et actives. Cela nous a conduit à repenser la place de la marche à pied dans notre ville. En particulier, nous avons travaillé à la mise en œuvre de travaux d'urbanisme visant à favoriser cette dernière : revue et réfection des trottoirs (bataux systématiques pour les PMR, substitution du goudron noir par des revêtements moins impactants en termes de restitution de chaleur et/ou perméables), végétalisation plus intense des lieux où l'on marché, reprise du processus de piétonisation, multiplication des zones à usage alternatif au moyen de bornes escamotables (piéton le jour et autres modes de déplacement la nuit) et des zones de rencontre, investissement dans un mobilier urbain accueillant et adapté, réfection de nombreuses places et placettes avec installation systématique de points d'eau, installation de gloriette et de kiosques à musique, reprise des bords de la rivière et du fleuve qui traversent notre ville (la Basse et la Têt). L'espace urbain doit de nouveau être investi par les piétons (ville plus apaisée, plus de commerce de proximité, plus de relations interactives, moins de délinquance et d'incivilités).

4.2. Grands axes urbains

La forme des infrastructures de transport est un enjeu de cadre de vie pour les riverains et les usagers de l'espace public.

- Jugez-vous que certains axes routiers de votre territoire devraient évoluer vers une forme de type boulevard urbain ? Pour quels objectifs ?

Cette action n'est pas à l'ordre du jour de nos réflexions qui s'orientent, au contraire, vers la réduction du trafic sur les axes routiers structurants de notre ville congestionnée, axes qui peuvent compter jusqu'à 30 000 véhicules/jour dont 20 % de transit. L'achèvement d'un nouveau pont au-dessus de la Têt devrait faciliter la déviation d'une partie de ce trafic. Cela nous permettra d'envisager très sérieusement la réduction du nombre de voies de circulation réservées aux voitures sur les boulevards circulaires entourant le centre-ville de Perpignan (Ronda) en vue de restituer de l'espace aux modes de mobilités doux et actifs et de végétaliser également une partie de celui-ci.

4.3. Transport fluvial et usage des berges

Les canaux, fleuves et rivières sont de plus en plus le lieu d'usages multiples (économiques ou de loisirs). En tant qu'infrastructures de transport, ils peuvent participer à la réduction des émissions de polluants.

- Quelle place souhaitez-vous donner à la voie d'eau dans vos politiques de mobilité et de logistique ?
- Comment envisagez-vous de concilier les différents usages qui s'expriment autour des canaux et des fleuves (fret, usages récréatif, accueil de bateaux stationnaires...) ?

Les voies d'eau qui traversent Perpignan (une rivière – la Basse – et un fleuve – la Têt) ne permettent pas d'accueillir de la circulation. Dans la Basse le tirant d'eau est insuffisant ; dans la Têt les fortes crues décommandent une telle option. En revanche, les deux couloirs bleus que dessinent ces voies d'eau seront davantage sollicités pour contribuer à apaiser la vie en cœur de ville ainsi que rafraîchir la température de l'atmosphère. En particulier, des aménagements saisonniers et amovibles (jeux pour enfant, aires de repos, guinguettes et restaurants) sont prévus au bord de la Têt en bordure du quartier dit du Vernet afin d'offrir un lieu de villégiature et de détente en plein centre-ville.

5. Politique de stationnement

5.1. Politique générale et stationnement payant sur voirie

Le stationnement constitue un levier important des communes et des intercommunalités pour la gestion des pratiques de mobilité. La réforme du stationnement sur voirie entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2018 donne aux collectivités les outils d'une politique locale adaptée aux enjeux.

- Quelle place accordez-vous à la politique de stationnement dans la politique générale de mobilité de votre collectivité ?
- Envisagez-vous de modifier les modalités du stationnement payant sur voirie (grille tarifaire, montant du forfait post-stationnement, contrôle, zones de stationnement payant, délégation du contrôle...) ?

Nous nous sommes engagés sur plusieurs points en matière de stationnement dans le double but, d'une part, d'offrir aux personnes qui résident à Perpignan une solution viable pour leur véhicule automobile et, d'autre part, pour permettre à celles qui veulent venir s'y promener et y consommer

une solution abordable. La transition en cours doit conduire : en premier lieu, à offrir du parking pour de nouveaux véhicules (type véhicule électrique) et, en second lieu, d'accompagner les automobilistes vers cette transition. Nous nous sommes engagés à construire davantage de places de parking durant le mandat notamment à travers la création de quatre véritables parkings-relais situés aux abords du centre-ville de Perpignan et reliés au centre par des navettes propres gratuites à haute fréquence. Ces parkings sécurisés pourront offrir des services (entretien et petites réparations, lavage, livraison des achats effectués en centre-ville). Un parking couvert devrait aussi voir le jour dans le cadre de la construction d'un éco-quartier. En matière de paiement, le coût global du parking sera réduit car il est devenu exorbitant depuis le 1^{er} janvier 2018. Deux demi-journées de parking gratuit seront offertes ce qui conduira à rendre le mercredi après-midi ainsi que le samedi entier gratuits tandis que les résidents de la ville de Perpignan se verront octroyer un droit à la gratuité pour un véhicule par ménage. Cette dernière proposition fera l'objet d'un bilan au bout d'une année. Cette politique tarifaire vise deux objectifs : ramener des chalands vers le centre-ville qui se trouve aujourd'hui déserté car fortement concurrencé de très nombreux aménagements commerciaux aménagés en périphérie de ville. Il faut aussi permettre à de jeunes couples avec enfants disposant à ce jour d'une voiture d'envisager de s'installer en centre-ville sans renoncer immédiatement à cette voiture. Nous rappelons ici que de très nombreuses places de parkings seront réservées aux véhicules électriques afin de favoriser et d'accompagner la transformation du parc automobile actuel.

Cette nouvelle politique impliquera une renégociation du contrat de délégation actuelle.

Nous n'envisageons pas d'étendre les zones de parking payant.

5.2. Stationnement sur voirie des deux-roues motorisés

Le stationnement des deux-roues est une composante majeure de la politique de stationnement.

- Envisagez-vous de réglementer ou de faire payer les deux-roues motorisés sur voirie ?

Cette question n'a pas été envisagée.

5.3. Stationnement dans le parc privé

Pour optimiser l'utilisation du parc de stationnement privé, des innovations sont possibles et déjà expérimentées : mutualisation de parkings résidentiels, ouverture à l'usage temporaire des parkings privés ou des stationnements des logements sociaux...

- Dans le cadre du règlement des établissements recevant du public et du PLU, quelles orientations souhaitez-vous fixer pour les espaces de stationnement dans le parc privé de logements et de bureaux ?

Nous avons envisagé certains scénarios permettant effectivement de solliciter des parcs publics et privés de stationnement pour accompagner la politique de la mairie sur ce point. Ainsi, par exemple, le parking de l'Université de Perpignan, situé proche du centre-ville, bientôt couverte d'une ombrière, pourra être sollicité le week-end pour servir de parking-relai ; une telle démarche impliquera une compensation financière qui pourrait prendre la forme d'aménagements partagés (par exemple, prise en charge de l'installation de bornes de rechargement électrique) ; l'université est très intéressée. De même, nous nous rapprocherons des centres commerciaux situés proches du centre-ville, qui

disposent d'un foncier important réservé au parking et qui, bien souvent, est inoccupé alors qu'il constitue une charge lourde pour ces entreprises, afin d'y installer des zones relais.

6. Intermodalité, mobilités interurbaines, longues-distances et touristique

6.1. Intermodalité et parc-relais

Les systèmes de rabattement vers les gares (parcs relais, navettes collectives, stationnements vélos, ...) sont essentiels pour réaliser l'intermodalité des systèmes de transport. L'article 9 de la loi d'orientation des mobilités incite d'ailleurs à dimensionner les pôles d'échanges multimodaux aux flux de passagers.

- Quelle politique souhaitez-vous mettre en place pour favoriser l'intermodalité ? En particulier, souhaitez-vous développer des parcs-relais sur votre territoire ?

S'agissant des parkings-relais nous avons déjà répondu (cf plus haut).

Nous avons aussi programmé de créer des plateformes multimodales aux points névralgiques des transports à Perpignan : à la gare SNCF, à la gare routière, sur certaines des principales de la ville (Catalogne, Castillet, St Martin, Cassanyes) ainsi que sur les parkings-relais. Dans ces lieux, les usagers retrouveront les services traditionnellement offerts en matière de mobilités : parkings vélos, location de vélo, arrêts de bus, tête de station de taxis, navettes...

6.2. Mobilités pendulaires interurbaines

Les Régions sont les autorités compétences pour l'organisation des services de TER. Certaines intercommunalités pourraient être amenées à s'associer au Régions pour proposer de nouveaux services ferroviaires.

- A partir des infrastructures existantes sur votre territoire, pensez-vous que le développement de nouveaux services ferroviaires (de type RER métropolitain par exemple) réponde aux besoins de mobilité du quotidien, en particulier pour les déplacements pendulaires ?
- Envisagez-vous de coopérer avec l'échelon régional pour organiser de tels services ?

La coopération entre les diverses AOM ou collectivités territoriales est, ou à tout le moins, devrait être la règle en matière de mobilités. Pour notre part, notre tête de liste s'est prononcée au cours de la campagne à de très nombreuses reprises sur son souhait vif de coopérer dans ce domaine comme dans les autres, avec toutes les collectivités et les autorités compétentes. Une dynamique positive doit enfin voir le jour.

En matière de train nous soutiendrons toutes les initiatives et les projets (qui existent déjà) en faveur d'une réactivation réelle de l'étoile ferroviaire catalane. Le trafic devra être accru et mieux coordonné en termes d'horaires sur les voies qui accueillent déjà de la circulation (Perpignan – Villefranche ; Perpignan Salses ; Perpignan-Port Bou), des arrêts nouveaux devront être créés (hôpital, Marché St Charles, Tecnosud) et des lignes devront être de ouvertes au trafic voyageurs (St Jean Pla De Cort – Elne).

6.3. Transports de longue distance par autocar et gares routières

Les services interurbains et de longue distance de transport régulier de personnes par autocars sont organisés par la Région et, sous réserve de non-concurrence aux premiers, peuvent être opérés

librement par des acteurs privés (« cars Macron »). La croissance du trafic des cars interurbains peut nécessiter de nouveaux aménagements (gares routières, pôles d'échange multimodaux) pour accueillir les véhicules et les voyageurs.

- Estimez-vous que les infrastructures de votre territoire sont suffisantes ou ont-elles besoin d'être adaptées à ce nouveau trafic ? Le cas échéant, de quelle manière ?

Des aménagements devront être envisagés. En particulier, une véritable gare routière devra être imaginée au cours du mandat. L'espace anciennement réservé aux Courriers catalans pourrait de nouveau accueillir une gare routière.

6.4. Cars de tourisme

- Quelle est votre politique d'accueil des cars de tourisme (stationnement, zones de dépose/reprise, voies réservées, gares routières...) ?

Les cars de tourisme stationnent aujourd'hui en plein cœur de ville, sur l'un des boulevards circulaires bordant le centre-ville. Aucun aménagement n'est prévu pour les chauffeurs.

Nous autoriserons la descente des passagers sur ces boulevards mais imposeront aux cars de tourisme de stationner à environ 1 kilomètre du centre-ville sur le parking-relai dit du Parc des expositions. Sur celui-ci, un espace dédié aux chauffeurs (toilettes, douche, petite restauration...) sera aménagé pour agrémenter leur temps d'attente.

6.5. Autres projets de mobilité interurbaine et longue-distance

Certains services de mobilité ou projets d'infrastructures majeurs de transport interurbain peuvent bénéficier d'un soutien des collectivités locales.

- Souhaitez-vous que la municipalité ou l'autorité organisatrice de mobilité participe au développement d'infrastructures ou de services de mobilité de longue distance (lignes ferroviaires, autoroutes, liaisons autocars, trains de nuit) ?

Nous sommes tout à fait disposés à participer à tous les projets qui nous seront présentés intéressant les mobilités.

6.6. Connexions aériennes

- Comment évaluez-vous la connexion de votre territoire à son ou ses aéroports ? Souhaitez-vous l'améliorer ? Par quels moyens ?

Elle est très mauvaise (une liaison quotidienne avec Paris Orly à un prix très élevé). Nous souhaitons effectivement l'améliorer en nous associant à tous ceux qui portent le projet du développement de l'aéroport de Perpignan la Llabanère. C'est un point important en termes d'attractivité économique de notre territoire car les liaisons ferroviaires notamment à destination de Paris ne nous permettent pas d'envisager un trajet en-deçà de 5 heures 30. Les chefs d'entreprises, les décideurs privés comme publics doivent pouvoir se rendre à Paris plus aisément. De même, ils devraient pouvoir être connectés à des hubs tels celui de Lyon ou de Bordeaux.

Les touristes qui aujourd'hui, en cours d'année, privilégient des séjours de deux ou trois nuitées doivent aussi pouvoir compter sur de telles liaisons aériennes.

Notons que cette politique en faveur de l'avion n'obère en rien notre volonté de développer les trains de nuit en direction de notre département (Port-Bou, la Tour de Carol).

7. Infrastructures

7.1. État, entretien et modernisation des infrastructures

Les collectivités sont confrontées au défi de la gestion d'un patrimoine important d'infrastructures routières et de transports collectifs. Certaines choisissent d'externaliser cette fonction à des entreprises spécialisées dans le cadre d'une gestion déléguée. Les nouveaux outils contractuels permis par l'évolution de la commande publique permettent à la collectivité compétente d'associer des prestations de maintenance et d'exploitation à la réalisation de travaux au sein d'un contrat unique.

- Quels besoins identifiez-vous en termes de rénovation, de maintenance ou de modernisation d'infrastructures sur votre territoire ?
- Quelle stratégie et quel mode de gestion souhaitez-vous engager pour répondre à ces besoins ?

Les besoins de rénovation et de modernisation sont importants sur le territoire communal de la ville de Perpignan. La refonte du réseau de bus, l'installation d'arrêts connectés, le travail sur la voirie pour augmenter significativement le nombre de véritables pistes cyclables, la reprise des trottoirs pour faciliter la marche à pied de tous, l'aménagement urbain, l'installation de plateformes multimodales, la gestion du dernier kilomètre en matière de livraison de marchandises dans le centre-ville, la création de parkings-relais, l'installation d'un nombre substantiels de parkings de vélos... nécessiteront des moyens et une volonté importants sur la durée du mandat.

En termes de gestion, des délégations seront maintenues (gestion du réseau de bus, stationnement...) tandis que d'autres actions relèveront directement de la commune et de la communauté urbaine.

7.2. Projets d'infrastructures routières

La voiture reste le mode de déplacement principal dans la plupart des territoires.

- Identifiez-vous des besoins de liaisons routières supplémentaires, d'augmentation de la capacité de la voirie ou d'adaptation des infrastructures routières sur votre territoire ?

Le contournement Ouest de la ville de Perpignan est sur le point d'être achevé (dernier pont à achever enjambant la Têt) même si la dimension de cette voie de contournement n'est guère satisfaisante (essentiellement double sens sur voies uniques) ce qu'explique probablement depuis longtemps la concurrence de la proximité de l'A9.

Idéalement, un contournement Est de la ville pourrait être entrepris afin que les 20 à 25 % de véhicules qui transitent tous les jours par Perpignan puissent être détournés et soulagent la circulation en centre-ville. Reste deux questions : celle du financement d'une telle infrastructure et celle de son opportunité à ce moment de l'histoire des mobilités.

7.3. Projets de transports en commun en site propre

Après la diffusion du modèle du nouveau tramway depuis les années 1990, beaucoup de villes se sont récemment tournées vers la création de « bus à haut niveau de service » (BHNS). Les transports en

commun en site propre (BHNS, tramways, téléphériques urbains, métros) participent à l'amélioration de l'offre de transport public sur le plan qualitatif et quantitatif.

- Souhaitez-vous développer votre réseau avec de nouvelles lignes de transports collectifs en site propre ? Lesquels ? Avec quels objectifs ?

Nous souhaitons effectivement créer deux lignes de bus rapides sur voies réservées (avec des niveaux de services à déterminer plus précisément). Une première ligne desservirait l'axe Nord-Sud de la ville tandis qu'une seconde ligne assurerait la liaison Est-Ouest. Nous rappelons ici qu'à ces points cardinaux seront créés des parkings-relais d'où partiront et arriveront ces bus. De surcroît, ces axes sont ceux autour desquels s'organisent les principaux lieux de vie et de travail dans notre ville (hôpital, université, principaux établissements scolaires, zones d'activités économiques).

Cette solution a été retenue, même si nous savons que le report modal y est moindre qu'avec un tramway, car elle offre de nombreux avantages :

- elle est moins onéreuse que le tramway,
- elle est moins perturbante en termes de travaux et d'indisponibilité de l'espace urbain pendant ceux-ci,
- elle est mieux dimensionnée à notre ville,
- elle est mobile dans le temps au gré des changements de fixation des bassins d'emplois et de résidence.

7.4. Gestion des chantiers d'infrastructures

Les travaux de construction, de mise à niveau ou d'entretien des infrastructures de transport (routes, voies ferrées, voies navigables...) et des réseaux souterrains (électricité, gaz, télécommunications...) peuvent être la source de nuisances importantes, impactant à la fois le cadre de vie des riverains et la disponibilité des infrastructures de mobilité pour les usagers.

- Considérez-vous que les chantiers dans l'espace public constituent un enjeu sur votre territoire ? Le cas échéant, quelle stratégie envisagez-vous pour renforcer leur acceptabilité et quelles sont vos attentes vis-à-vis du gestionnaire d'infrastructure le cas échéant ?

Deux éléments nous paraissent devoir ici être pris en compte :

- une parfaite information des riverains très en amont du début des travaux afin que ceux-ci puissent être non seulement parfaitement informés mais, de surcroît, que leurs éventuelles contraintes majeures puissent être identifiées et prises en compte dans la mesure du possible (par exemple, les commerçants, les personnes âgées ou les familles avec enfants, la présence d'écoles – privilégier les vacances scolaires – ou d'établissements de santé),
- dans la mesure du possible, nous tenterons, lors de la reprise d'un ensemble urbain, de grouper tous les travaux ce qui imposera certes un travail lourd de coordination des calendriers mais qui s'avèrera très rentable en termes de quiétude des riverains et de budgets.

7.5. Expérimentations de nouvelles infrastructures

De nouvelles technologies augmentent les performances techniques, environnementales, etc. des infrastructures de mobilité et leurs fonctions se diversifient. De nouveaux services deviennent

envisageables : infrastructure connectée (communication en temps réel avec les véhicules par exemple), adaptable dans le temps et l'espace (partage dynamique de voirie), production d'énergie (recharge dynamique), etc.

- Etes-vous favorable à l'introduction d'infrastructures innovantes sur votre territoire ?
Pour répondre à quels besoins ? Selon quelles modalités ?

Nous sommes tout à fait ouverts à toutes les innovations qui permettent d'améliorer le service aux usagers des services publics et, plus largement, aux habitants de notre ville.

Nous avons déjà opté pour un certain nombre d'innovations : arrêts de bus connectés pour l'information en temps réel des passagers des horaires de passage des bus et des incidents intervenant sur le réseau, application mobile pour les cyclistes permettant de connaître l'état du réseau, les lieux, dates et heures d'éventuelles interventions sur celui-ci, la proposition de circuits alternatifs, la remontée d'informations – présence de véhicules sur les pistes, dégradation du réseau...-, éclairage public adapté à la fréquentation, information par application numérique de l'état du stationnement pour les véhicules s'approchant de la ville avec des suggestions...

Nous sommes en faveur de saisir les opportunités nouvelles qu'offriront les nouvelles technologies comme, par exemple, l'utilisation de l'électricité stockée dans les voitures électriques à d'autres fins que leur mobilité, l'installation de voies permettant de stocker l'électricité produite par le rayonnement solaire et de le restituer aux véhicules par les pneus... dès lors qu'elles seront techniquement opérationnelles et abordables en termes de coûts.

8. Logistique urbaine

La distribution de marchandises et autres services urbains représente 20% du trafic, 30% de l'occupation de la voirie et 50% des émissions pour certains polluants. Elle interfère fortement avec la mobilité des personnes. De nombreuses initiatives émergent pour expérimenter des dispositifs innovants, avec des attitudes différenciées selon les territoires.

8.1. Réglementation des véhicules

- Quelle réglementation des véhicules de distribution urbaine souhaitez-vous mettre en place (taille, émissions, heures d'accès, ...) ? Pour quels objectifs ?

Les objectifs demeurent les mêmes : réduire la place des véhicules automobiles, réduire le trafic, desserrer l'emprise des camions de quelque volume que ce soit sur l'espace urbain et faire baisser la pollution de l'air (les études ATMO ne sont pas bonnes à Perpignan en dépit de l'absence d'industries).

Nous interdirons durant le mandat la présence de camions de gros volumes dans le centre-ville. Quelques exceptions seront tolérées : pour les besoins de la construction d'infrastructures par les entreprises du BTP et pour les déménagements.

Nous réglerons strictement la circulation des véhicules de moyen et faible volumes : l'accès à l'hyper centre-ville (à l'intérieur de la Ronda) leur sera interdit sauf rares exception (par exemple, construction, aménagement de magasins...) réglementées (accès aux heures tôt du matin et tard de la soirée pour ne pas occasionner trop de gêne). L'hyper centre-ville sera desservi par des véhicules de livraison légers, propres, qui assureront des navettes entre des plateformes de déchargement

(plusieurs sites ont été repérés : marché St Charles, gare routière près du théâtre...) ; des entreprises de transport/logistique pouvant assurer ce nouveau service ont déjà été repérées.

Des services de vélos-cargos pourront aussi voir le jour afin d'assurer les plus petites livraisons.

S'agissant des interventions des artisans, nous envisageons d'installer dans une ancienne rue très commerçante du centre de Perpignan (rue des Augustins) des ateliers d'artisans couvrant les divers corps de métiers et qui pourront, depuis ces ateliers, intervenir à pied, en vélo ou au moyen de véhicules électriques légers dans tout le centre-ville afin de pourvoir aux besoins des habitants en petit entretien-réparation des immeubles.

8.2. Stationnement

- Quelle réglementation des véhicules souhaitez-vous appliquer (emplacements réservés, ...) ? Quels moyens de contrôle des usages souhaitez-vous déployer ?

Nous continuerons de réserver des places de parking pour les PMR mais, surtout, nous créerons un grand nombre de places de parking réservés aux véhicules électriques (voitures, deux roues) afin qu'ils puissent à la fois facilement se garer et être rechargés. Ces actions s'inscrivent dans le cadre de la politique volontariste d'incitation du renouvellement du parc à l'instar des actions qui seront entreprises dans le même ordre d'idée pour renouveler le parc des véhicules appartenant à la mairie et la communauté urbaine ou encore favoriser la marche à pied et l'usage du vélo piuyr les agents municipaux se déplaçant dans le centre-ville.

8.3. Politique immobilière et coopération inter-collectivités

- Quelle stratégie globale d'aménagement souhaitez-vous mettre en place pour le fret urbain (plan d'action, schéma d'organisation, lieux de dépôts, plateformes logistiques...) ?
- Envisagez-vous une réflexion commune avec les autres collectivités pour mettre en œuvre une politique de logistique urbaine cohérente et homogène ?

Nous avons déjà apporté plus haut des éléments de réponse à ces questions.

Naturellement, cette politique se fera en sollicitant dès l'origination des projets des partenariats avec les autres collectivités publiques et les acteurs privés concernés.